



Alles im Griff?

Über den mühsamen Weg zum richtigen Lenker ... und wie er sich vermeiden lässt

VON GUNNAR FEHLAU

Bereits der Weg zum richtigen Fahrrad ist steinig: Welcher Radtyp ist der richtige für mich? Welche Rahmenhöhe brauche ich? Mit welchem Schaltungstyp fahre ich am besten? Welches Design gefällt mir? Wie viel Geld kann oder möchte ich investieren? Und das sind nur die Fragen vor dem Fahrradkauf.

Die wirkliche Herausforderung kommt erst nach dem Kauf: Das neue Fahrrad richtig auf die eigenen Bedürfnisse anzupassen. Zwar hilft einem der Fahrradhändler bei der ersten näherungsweise richtigen Einstellung, doch die Feineinstellung bleibt einem selbst überlassen. Neben dem Sattel ist vor allem der Lenker entscheidend für schmerzfreies Radfahren. Seine Form und Position sind gleichermaßen relevant. Sie beeinflussen sich gegenseitig. Beispiel: Je mehr Stützlast auf den Händen lastet (niedrige Lenkerhöhe), desto exakter muss die Lenkerform auf die anatomischen Eigenheiten des Fahrers passen, bereits kleinste Ungereimtheiten werden wegen der hohen auftretenden Kräfte zur „Schmerzfalle“. Umgekehrt: Ist der Lenker sehr hoch montiert (wenig Stützlast), so fallen kleine ergonomische Abweichungen nicht ins Gewicht. Nicht nur deshalb ist eine hohe Lenkerposition ergonomisch zu empfehlen. Auch Rücken, Schultern und Bandscheiben mögen es lieber aufrecht.

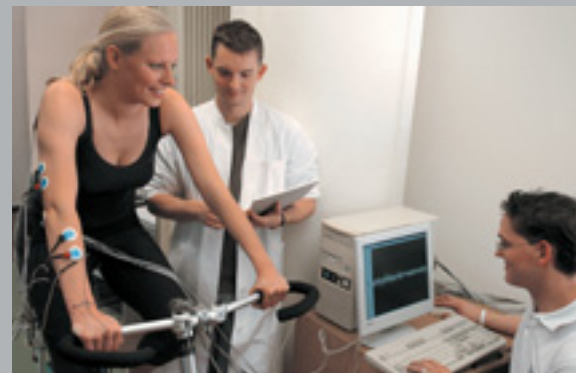
Fazit: Die Frage nach der idealen Lenkerform stellt im gleichen Atemzug die Frage nach der idealen Lenkerposition. Lenkerposition umfasst dabei die Lenkerhöhe und den Abstand des Lenkers zum Sattel. Auf den Körper bezogen heißt dies: Wie hoch oder tief muss ich zum Lenker greifen und wie gestreckt ist der Oberkörper anschließend. Es ist noch komplexer: Die Frage nach der idealen Lenkerposition ist nicht nur für den Komfort bedeutend, sondern auch für die Geschwindigkeit und Fahrdynamik: Je flacher und gestreckter ich auf dem Rad sitze, desto „windschnittiger“ und damit schneller bin ich unterwegs. Zudem muss die Körperhaltung auf dem Rad sicherstellen, dass ich ausreichend „Druck aufs Vorderrad“ bringe, damit es sicher läuft. Aus diesem Grund kann ich nicht einfach einen extrem hohen und nahen Lenker aufs Rennrad schrauben; die Rahmengenometrie sieht einen eher flachen und gestreckten Lenker vor. Das gilt ebenso umgekehrt: Aus einem Hollandrad wird durch einen tief und gestreckt montierten Rennlenker weder ergonomisch noch fahrdynamisch ein Rennrad. Deshalb sollten Sie bei der Fahrradtypenwahl, also der Frage, ob Sie ein Rennrad, Trekkingbike oder Stadtrad brauchen, Sorgfalt walten lassen.

Zurück zum Lenker: Die Gegensatzpaare „nah & hoch“ oder „tief und gestreckt“ haben in der Realität unzählige Kompromisse: Es gilt das Motto: „Richtig ist, was sich gut anfühlt!“ Es macht natürlich keinen Sinn, zig Lenker und Vorbauten zu kaufen und wild „drauflos“ auszuprobieren, welche Position gefällig ist.

Wenn Sie nun schüchtern zugeben müssen, dass Sie sich auf Ihrem Rad nicht 100-prozentig wohl fühlen, aber dennoch bis dato nichts dagegen unternommen haben, so sind Sie damit nicht allein: Laut einer aktuellen Studie (Februar 2006) der Deutschen Sporthochschule Köln (DSHK) klagten 70 Prozent der Alltagsradler über Schmerzen beim Radfahren und nur die wenigsten von ihnen unternehmen etwas dagegen. Die DSHK empfiehlt ergonomische Komponenten (Lenker, Vorbau, Sattel) und eine individuelle Anpassung der Sitzposition.



Befragung von „Alltagsradlern“ durch die Deutsche Sporthochschule Köln (DSHK)



Dipl.-Sportwissenschaftler Billy Sperlich (stehend) vom Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln mit einem Mitarbeiter und einer Probandin.



Aktivitätsmessung des Muskels „m. brachioradialis“ (EMG-Messung)



WIE FINDE ICH HERAUS, WELCHER LENKER DER RICHTIGE FÜR MICH IST?

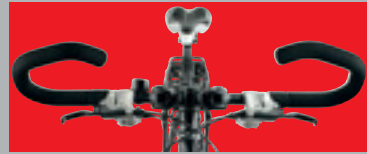
Zuerst einmal muss ich klären, wofür ich das Fahrrad einsetze: Fahre ich, um Rennen zu gewinnen, um eine kurze Strecke zu Arbeit zurückzulegen oder um im Urlaub etwas Bewegung zu haben? Der Rennlenker ist sicher vorrangig für Tempobolzer und Kilometerfresser. Der überbreite, gerade Lenker ist fast ausschließlich für Mountainbiker geeignet. Aber 95 Prozent aller Radler gehören eben nicht diesen beiden Gruppen an. Sie stehen vor der Qual der Wahl zwischen unzähligen Lenkern mit teils sehr fantasievollen Namen und Formen. Und weil bereits ein Grad Unterschied in der Neigung oder Krümmung den Unterschied zwischen Komfort und Tortur bedeuten kann, wird die Wahl umso schwerer.

VERSTELLBARE LENKER BRINGEN KOMFORT UND SCHÜTZEN VOR FEHLKÄUFEN!

Alle gängigen Lenkermodelle lassen nur einen (starren) Handgelenkwinkel zu, unabhängig von der eigenen Anatomie. Idealer ist ein Lenker, der nicht nur universell in seinen möglichen Griffpositionen ist, sondern auch feinste Anpassungen in den Winkelstellungen erlaubt. Das hat zwei Vorteile: Erstens erlaubt der Lenker so, durch schrittweises Verstellen

die ideale Lenkerwinkelstellung zu finden. Zweitens muss man dafür nicht aufwendig und kostspielig immer wieder einen neuen Lenker montieren. Das spart Zeit und Geld. Für einen solchen winkelverstellbaren Lenker sprechen auch Forschungsergebnisse: „In einer Studie im Winter 2004/2005 zur idealen Lenkerwinkelstellung mussten wir feststellen, dass die verschiedenen Griffpräferenzen extrem unterschiedlich bewertet wurden. Verallgemeinerungen sind deshalb kaum möglich und haben wenn überhaupt nur „beispielhaften“ Charakter,“ sagt Billy Sperlich von der DSHK. „Winkelverstellbare Lenkersysteme helfen aus diesem Dilemma,“ so Sperlich weiter.

Der AHS von Humpert ist ein solcher Lenker: Beidseitig neben dem Vorbauklemmbereich befindet sich jeweils ein Gelenk. Diese erlauben, die Winkelstellung des rechten und linken Lenkerholms un-



abhängig voneinander zu verstellen. Winkelskalierungen an den Klemmungen vereinfachen die exakte Anpassung. Zudem ermöglicht eine Schaftklemmung der Lenkerhörnchen eine Winkelverstellung der Lenkerhörnchen. So entsteht ein Lenkersystem, das – einmal montiert – eine fast unbegrenzte Vielfalt an Einstellungsmöglichkeiten bietet. Wer einen AHS montiert hat, der kann während einer ersten Probefahrt einfach mit einem 4 mm und 6 mm Inbusschlüssel in Eigenregie die ideale Lenkerposition experimentell ermitteln. Und sollte sich nach einer längeren Fahrt herausstellen, dass die Position nicht optimal ist, so genügen wiederum diese beiden Inbusschlüssel, um eine erneute Verstellung (Optimierung) vorzunehmen: Ohne Wartezeiten in der Fahrradwerkstatt und auch ohne Kauf eines neuen Lenkers. „Winkelverstellbare Lenkersysteme machen Sie selbst zu Ihrem eigenen Ergonomieberater. Das ist gut so, denn Sie wissen am besten, was Ihnen gut tut,“ fasst Billy Sperlich zusammen.

Übrigens hat der AHS noch einen weiteren Vorteil: Wer sich die Einstellungen des Lenkers notiert, der kann den Lenker für den Transport „zusammenfallen“. So wird das Rad handlich.

Gunnar Fehlau, Jahrgang 1973, ist Autor mehrerer Fahrradfachbücher (z.B. „1000 Tipps für Radreisen“) und Leiter des pressedienst-fahrad, einem Fahrradnetzwerk für recherchierende Journalisten.



Prof. Dr. Ingo Froböse, 1. Vorsitzender des Zentrums für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln und Leiter des Projekts WELLcom.